Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 września 1935 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wynik wyborów do Sejmu i Senatu w Okręgu Izby

Sfery gospodarcze, skupiające się dookoła Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, mogą z zadowoleniem patrzeć na wyniki dopiero co zakończonych wyborów do Sejmu i do Senatu. Aczkolwiek reprezentacja ich pod względem liczebności przedstawionych wyborcom kandydatur była niedostateczna, o czem mieliśmy już sposobność wspominać na tem miejscu, to jednak wynik samych wyborów okazał się w 75% pomyślny.

Przypomnijmy sobie, że na listach kandydatów umieszczeni byli przedstawiciele kupiectwa w osobach: w okręgu 101 — radcy Izby naszej p. Alojzego Melerskiego na 5 miejscu, w okręgu 102 — wiceprezesa Izby p. Tadeusza Marchlewskiego na 3 miejscu, w okręgu 103 — radcy Izby p. Romana Stamma na 3 miejscu; oprócz tego radca Izby p. Jan Ślaski w okręgu 101 na 1 miejscu, wysunięty był jako przedstawiciel przemysłu rolnego. Z tych czterech kandydatów mandaty poselskie otrzymali p. p. Tadeusz Marchlewski, Jan Ślaski i Roman Stamm. W ten sposób na 5 przedstawicieli kupiectwa, wybranych do Sejmu na całym obszarze Rzeczypospolitej, dwóch reprezentuje kupiectwo pomorskie, a na 9 przemysłowców w Sejmie, jeden, p. Jan Ślaski, reprezentuje przemysł rolny na Pomorzu, zajmujący tak ważne miejsce w życiu gospodarczem okręgu Izbowego.

Dalszym poważnym sukcesem samorządu gospodarczego na Pomorzu i pozostałych części okręgu Izbowego jest wybór Prezesa Izby p. Stanisława Tora na senatora.

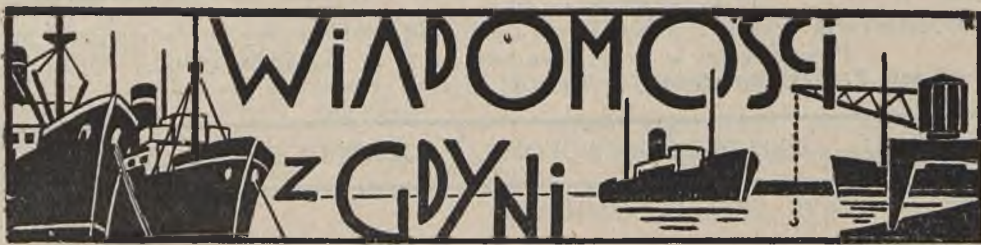
Taki wynik wyborów stawia Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na pierwszem miejscu pod względem liczebności reprezentacji sfer gospodarczych jej okręgu. Daje to rękojmię, że interesy gospodarcze tego okręgu w sposób należyty będą reprezentowane a ponadto, że przedstawiciele tutejszego samorządu gospodarczego siłą rzeczy będą w reprezentacji ogólnej interesów handlu i przemysłu polskiego w ciałach ustawodawczych odgrywali poważną rolę. Jednak mało tego. W wniku niepomyślnego obrotu głosowania w okręgu 104 — Gdynia, jedyny port Rzeczypospolitej nie zdołał zdobyć dostatecznej ilości głosów, aby przeprowadzić własnego przedstawiciela, wobec czego zakres zadań reprezentantów życia gospodarczego okręgu Izbowego, wybranych do Sejmu i Senatu, siłą rzeczy obejmie również pierwszorzędnego znaczenia sprawy morskie. Pod tym względem rola ich będzie tem ważniejsza, że będzie ona dotyczyła zagadnień tak ważnego zespolenia interesów najbliższego zaplecza z morzem, co oczywiście znakomicie będzie mogło przyczynić się do podniesienia życia gospodarczego tych połaci kraju.

W okresie piętrzących się tak w Polsce, jak na całym świecie powikłań gospodarczych, wzmagających się z powodu gorących poważnych powikłań politycznych, prace ciał ustawodawczych polskich siłą rzeczy obracać się będą dokoła zagadnień gospodarczych. Przy rozwiązywaniu ich problematy, związane z kształtowaniem się naszych stosunków w dziedzinie handlu międzynarodowego nabierać będą szczególnego znaczenia. Dosyć wspomnieć pod tym względem kompleks zagadnień, związanych ze sprawą aktywizacji naszego bilansu handlowego, przy rozwiązywaniu których sprawy morskie, w najszerszem tego słowa znaczeniu, odgrywać będą rolę pierwszorzędną.

W tych warunkach dla działalności samorządu gospodarczego okręgu Izbowego otwiera się szereg poważnych możliwości, jakiemi dotąd nie rozporządzał.

Istnienie poważnej reprezentacji tutejszych sfer gospodarczych w łonie ciał ustawodawczych, zbliża niejako okręg Izbowy do tego centrum, które w ostatecznej instancji decyduje w sprawach najważniejszych i najżywotniejszych. Kontakt, istniejący pomiędzy przedstawicielami ciał ustawodawczych a Rządem niewątpliwie będzie mógł przyczynić się również do szybszego rozwiązywania wielu spraw aktualnych tak w dziedzinie zagadnień morskich, jak też i innych, blisko obchodzących życie gospodarcze okręgu Izbowego.

Streszczając wywody powyższe, należy podkreślić, że w wyniku dopiero co zakończonych wyborów, sfery gospodarcze okręgu Izbowego, które swem stanowiskiem, wyrażonem w głosowaniu, ujawniły zrozumienie konieczności solidarnego działania dla zdobycia należytej reprezentacji swych żywotnych interesów, mogą być zadowolone z wyników swej akcji, wykonanej z poczuciem obowiązku obywatelskiego. *L. G.*



PRZYJAZD STATKU MOTOROWEGO „PIŁSUDSKI".

Dnia 12 września o godz. 10-ej przyszedł do Gdyni poraz pierwszy nowy motorowiec transatlantycki „Piłsudski", przywożąc na swym pokładzie wycieczkę turystów, złożoną z około 700 osób.

Na powitanie statku oraz przyjeżdżających gości przybyli Minister Przemysłu i Handlu p. H. Floyar-Rajchman, Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego p. Wacław Jędrzejewicz, Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński oraz miejscowe władze z Dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim i Komisarzem Rządu p. mgr. Fr. Sokołem na czele.

Na dworcu morskim, bogato udekorowanym banderami i flagami zebrały się tłumy publiczności, które entuzjastycznie witały przyjazd nowego motorowca.

W dniu 14. bm. nastąpiło uroczyste podniesienie bandery, poprzedzone uroczystem nabożeństwem, odprawionem przez Ks. Biskupa D-ra Okoniewskiego. Podczas tej uroczystości p. Minister Przemysłu i Handlu H. Floyar-Rajchman wygłosił następujące przemówienie:

„Przed chwilą otrzymałem z rąk prezesa Sądu Okręgowego w Gdyni dokument rejestracji statku M/S „Piłsudski". Sporządzony przez Sąd Okręgowy w Gdyni w imieniu Rzplitej Polskiej. Będę miał zaszczyt złożyć o tem raport P. Prezydentowi Rzplitej i P. Premjerowi. Jest to dzień najbardziej uroczysty w dziejach polskiej marynarki handlowej. Jest to również dzień największego zaszczytu dla tej marynarki. W imieniu Rządu wyrażam przekonanie, że polska marynarka handlowa w służbie dla kraju i dla współpracy międzynarodowej oraz dla zbliżenia rodaków naszych zza oceanu zaszczytowi temu podoła i wyrażam przekonanie i wiarę, że wszyscy ci, których praca składa się na całokształt marynarki handlowej, przy wykonywaniu swoich obowiązków i pełnieniu służby dla pomyślności bandery narodowej, wzmocnią swoje wysiłki, aby podołać zaszczytowi, jakim jest powiększenie polskiej marynarki handlowej o statek, noszący imię Wskrzesiciela Ojczyzny i największego Wodza Narodu. Ogłaszam wejście statku M/S „Piłsudski" w skład polskiej marynarki handlowej i daję komendę: banderę podnieść!"

W dniu 15. bm. M/S „Piłsudski" odpłynął w swą pierwszą podróż do Ameryki.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 14. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Izbowej Komisji podatkowej. Na początku posiedzenia dokonano wyboru prezydjum Komisji. Przewodniczącym wybrany został wiceprezes Izby p. Tadeusz Marchlewski, zaś wiceprzewodniczącymi radcowie Korzeniewski i Melerski. Po ukonstytuowaniu się przyjęto regulamin Komisji, a następnie omówiono aktualne zagadnienie projektu scalenia podatku przemysłowego od obrotów towarami kolonjalnemi oraz sprawę częściowej reformy taryfy, zawierającej podział przedsiębiorstw na kategorje, jak również ceny świadectw przemysłowych. Zagadnienia te referował starszy referendarz Izby p. M. Korytowski, któremu powierzone zostały funkcje sekretarza Komisji.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w sierpniu br. *754.448.5 ton* wobec *632.390.2* ton w miesiącu lipcu br. oraz *655.277.6 ton* w miesiącu sierpniu 1934 r.

Druga połowa bieżącego roku przyniosła z sobą poważny wzrost zamorskich obrotów portu. Od szeregu lat jest to niemal stale powtarzające się zjawisko w obrotach portu gdyńskiego, że najpoważniejsze natężenie w pracy portu ma zawsze miejsce w 2-giej połowie roku. Łączy to się z sezonową ekspansją wielu artykułów eksportowych, jak np. węgiel, drzewo i t. d., których rekordowe wyniki decydują dotychczas o ogólnych obrotach portu.

Po poważnych obrotach w mies. lipcu b. r. miesiąc sierpień br. wykazał *rekord* w dotychczasowej działalności portu. Obroty mies. sierpnia bardzo poważnie zdystansowały ostatnie rekordowe wyniki w pracy portu gdyńskiego w miesiącu marcu rb. (704.683.5 ton). Różnica na korzyść ostatnich rekordowych obrotów wynosi 49.756.— ton. Po trzech miesiącach spadku obrotów w porównaniu z ubiegłym rokiem obroty mies. lipca, a po nim i rekordowe obroty mies. sierpnia przynoszą poważny zwrot w dotychczasowych obrotach portu.

Na uzyskanie tak poważnych obrotów złożył się przywóz zamorski — 81.104.— ton oraz wywóz zamorski — 673.344.5 ton.

Rekordowe obroty zamorskie w mies. sierpniu br. (754.448.5 ton) w porównaniu z obrotami ub. mies. lipca (632.390.2 ton) wykazują 19.3%-owy wzrost. W porównaniu natomiast z ub. rekordowemi obrotami z mies. marca br. (704.683.5 ton) wzrost ten wynosi 7.06%.

Przywóz zamorski (81.104.— ton) w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do przywozu mies. lipca br. (70.267.2 ton) wykazuje 15.4%-owy wzrost oraz nieznaczny 0.2%-owy wzrost w porównaniu do przywozu zamorskiego mies. sierpnia 1934 r. (80.942.— ton).

Wzrost importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lipcem spowodowały przedewszystkiem następujące pozycje: ryż surowy — 7.408 ton (2.782 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 17.830 t. (1.536 t.), śledzie — 3.657 t. (895 t.), żużle Thomasa — 7.700 t. (4.500 t.), papa, tektura i papier — 1.450 t. (1.218 t.) oraz sól potasowa — 3.445 t. (2.286 t.). Do pozycyj towarowych, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: złom żelazny — 15.129 t. (16.252 t.), fosforyty — 1.595 t. (6.437 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 1.021 t. (1.207 t.), skóry — 1.875 t. (3.098 t.), nasiona oleiste — 1.270 t. (2.683 t.), żywica — 417 t. (846 t.), asfalt — 460 t. (896 t.), garbniki — 1.086 t. (1.677 t.), szmaty — 660 t. (999 t.), celuloza — 553 t. (803 t.), bawełna i odpadki — 3.796 t. (7.249 t.), juta — 1.290 t. (2.298 t.), wełna i odpadki — 1.085 t. (2.813 t.), owoce suszone — 289 t. (520 t.), kawa, kakao i herbata — 941 t. (1.036 t.), oraz siarka — 243 t. (344 t.)

Szczegółowo ilustruje import w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Ryż	7.408	6.452
owoce świeże	1.022	702
owoce suszone	289	9
orzechy i migdały	6	10
korzenie	48	47
kawa, kakao, herbata	941	620
tytoń	247	304
napoje alkoholowe i wina	19	80
śledzie	3.657	1.325
fosforyty	1.595	—
żużle Thomasa	7.700	6.814
tłuszcze zwierzęce sur.	1.021	1.376
skóry	1.875	2.535
nasiona oleiste	1.270	8.305
oleje	38	168
żywica	417	541
kauczuk	394	486
wyroby gumowe	49	65
tłuszcze i oleje roślinne	224	240
asfalt	460	268
garbniki	1.086	1.563
farby	29	13
rudy różne i wypałki pirytowe	17.830	2.253
złom żelazny	15.129	32.432
miedź	1.659	1.044
cyna	49	6
cynk	6	—
metale różne	50	310
piryty	—	1.785
wyroby żelazne i metal.	201	366
maszyny i aparaty	350	231
samochody i motocykle	104	40
szmaty	660	741
celuloza	553	688
papa, tektura i papier	1.450	350
bawełna i odpadki	3.796	4.824
juta	1.290	1.137
len, konopie i sizal	88	115
wełna i odpadki	1.085	494
sól potasowa	3.445	—
przetwory chemiczne	164	318
siarka	243	185
tran	191	38
różne	2.973	1.662
Razem	81.104	80.942

Wywóz zamorski (673.344.5 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 19.7%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. (562.123.— t.) oraz 17.2%-owy wzrost w stosunku do wywozu zamorskiego w miesiącu

sierpniu 1934 r. (374.335.7 ton). Ten poważny wzrost wywozu wywołany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, głównie węgla eksportowego — 515.140 t. (432.546 t.), węgla bunkrowego — 47.435 t. (32.600 t.) oraz koksu — 30.257 t. (14.848 t.).

Decydujący wpływ wywarł tu 19.09% wzrost wywozu węgla eksportowego. Poza grupą wytworów pochodzenia mineralnego wykazały wzrost pozycje: bekony — 2.171 t. (1.667 t.), szynki i inne peklowane — 159 t. (61 t.), jaja — 4.108 t. (1.521 t.), masło — 872 t. (782 t.), ryż — 115 t. (50 t.), cement — 762 t. (554 t.), makuchy — 1.187 t. (917 t.), biel cynkowa — 249 t. (179 t.), sól potasowa — 1.645 t. (11 t.), drzewo tarte 33.449 t. (31.462 t.), papa, tektura i papier — 1.165 t. (973 t.), żelazo sur. i handl. — 4.546 t. (4.093 t.), materjały nawierzchni kolejowej — 3.674 t. (brak w lipcu), szyny kolejowe — 3.129 t. (brak w lipcu), wyroby żelazne i metalowe — 1.393 t. (1.144 t.), oraz rury żeliwne i żelazne — 2.338 t. (1.854 t.).

Spadek wykazały na wywozie następujące pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 876 t. (1.855 t.), słód — 135 t. (1.274 t.), cukier — 8.240 t. (10.842 t.), melasa — brak w sierpniu (8.994 t.), soda — 673 t. (816 t.), tkaniny — 846 t. (932 t.), bale i słupy — 289 t. (1.895 t.), cynk — 741 t. (1.382 t.), oraz blacha cynkowa — 201 t. (851 t.).

Podkreślić należy *rekordową* ilość wywiezionego węgla eksp., który w tak poważny sposób zaważył na obrotach ogólnych portu. Wśród pozycyj eksportowych zwraca uwagę grupa wytworów hutniczych, jak żelazo handlowe, mater. kolejowe i szyny, których eksport wzmógł się bardzo poważnie. Ładne rezultaty daje nadal eksport tarcicy, nie osiągając coprawda dotychczas wyników roku ubiegłego (por. styczeń — sierpień 1935 r. — 117.639 t. i styczeń — sierpień 1934 r. — 154.224 t.). Zapoczątkowany w 1933 r. import soli potasowej sowieckiej utrzymuje się nadal. Sól ta przeznaczona jest głównie na eksport. Poważnymi odbiorcami jest tu Szwecja i Finlandja. W miesiącu sprawozdawczym ok. 50% importowanej soli wywieziono do Szwecji (1.045 t.).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	sierpień 1935 r.	sierpień 1934 r.
Ryż	115	1.256
mąka ryżowa i pastewna	876	250
słód	135	980
owoce świeże	16	12
bekony	2.171	1.891
szynki i inne peklowane	159	364
ptactwo bite	21	109
jaja	4.108	2.509
masło	872	646
cement	762	75
sól	30	20
węgiel eksportowy	515.140	458.295
węgiel bunkrowy	47.435	17.519
koks	30.257	31.558
cukier	8.240	6.863
napoje alkoholowe	2	—
makuchy	1.187	1.884
soda	673	763
salmiak	11	25
karbid	—	69
biel cynkowa	249	217
sól potasowa	1.645	—
nawozy azotowe	—	2.940
tkaniny	846	742
bawełna i odpadki	181	142
bale i słupy	289	—
drzewo tarte	33.449	32.322
wyroby z drzewa	223	544
klepki	47	294
dykty i forniery	1.851	659
meble gięte	427	246
wyroby koszykarskie	8	15
papa, tektura i papier	1.165	861
celuloza	683	1.121
metale różne	1	1.868
żelazo sur. i handlowe	4.546	—
materj. nawierzchni kolej.	3.674	—
szyny kolejowe	3.129	1.002
wyroby metal. i żelazne	1.393	2.094
rury żeliwne i żelazne	2.338	839
cynk	741	548
blacha cynkowa	201	750
różne	4.049	2.044
Razem	673.345	574.336

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do rekordowych obrotów towarowych wykazuje poważny wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Przyszło bowiem 411 statków (403) o pojemności 419.748 N. R. T. (402.002 n. r. t.), wyszło zaś 429 statków (402) o pojemności 440.872 N. R. T. (403.773 n. r. t.).

Kolejność bander w sierpniu br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Grecja — 5, Włochy — 6, Danja — 7, Norwegja — 8, Stany Zjedn. A. P. — 9, Finlandja — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie Anglji z 4-go miejsca (w lipcu) na 3-e, Niemcy z 5-go miejsca (w lipcu) na 4-e, oraz Grecji, która z 9-go miejsca (w lipcu) przesunęła się obecnie na 5-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przyczem ogółem reprezentowane były bandery 19 państw wobec 18 w lipcu.

Bardzo poważnie podniósł się w miesiącu sprawozdawczym średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 997.5 n. r. t. (w lipcu) na 1.021.2 n. r. t. (w sierpniu). Łączy to się z zawinięciem do portu gdyńskiego wycieczki francuskiej na s/s „Colembic“, której pojemność wynosiła 7.554 n. r. t.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 46 wobec 40 (w lipcu).

Średni postój statku wyniósł 55 godzin wobec 53 godzin (w lipcu).

Ruch statków w miesiącu sierpniu b. r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	49	60.671	54	65.320
W. M. Gdańsk	3	2.113	2	1.558
Anglja	30	47.692	32	49.501
Austrja	1	134	1	134
Danja	47	28.517	50	30.629
Estonja	8	3.884	6	2.986
Finlandja	11	14.158	12	14.770
Francja	1	7.554	1	7.554
Grecja	14	33.999	16	39.059
Hiszpanja	1	2.276	—	—
Holandja	6	5.987	6	5.987
Jugosławja	1	2.712	1	2.712
Łotwa	4	4.373	5	6.279
Niemcy	59	38.045	55	36.669
Norwegja	28	26.557	29	29.629
Rumunja	3	7.108	2	4.820
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.120	8	25.120
Szwecja	128	82.441	138	85.167
Włochy	9	26.407	11	32.978
Razem	411	419.748	429	440.872

Ruch pasażerów w związku z utrzymującym się sezonem wycieczek morskich nadal ożywia się. Przyjechało pasażerów ogółem 2.275 osób (w lipcu 2.305), w tem: z Anglji — 119 osób, Belgji — 586, Danji — 452, Finlandji — 47, Francji — 27, Holandji — 58, Litwy — 3, Łotwy — 1, Niemiec — 2, Norwegji — 6, Stanów Zjedn. Am. P. — 331, Szwecji — 586, oraz z W. M. Gdańska — 57 osób. Wyjechało pasażerów ogółem 3.227 osób (w lipcu 2.605) w tem: do Anglji — 239 osób, Danji — 1.281, Estonji — 1, Finlandji — 280, Francji — 264, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 545, Szwecji — 595 oraz via W. M. Gdańsk 21 osób.

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W SIERPNIU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano 10.451 godzin 20 min. z zużyciem prądu 69.358 KW/h i przeładowano 180.786 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 106,6% w ubiegłym roku 115,8%, spadek zatem wynosi 9,2%.

Wiadomości z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu sierpnia 445.137 t., z czego na przywóz przypadło 84.927 ton, zaś na wywóz 360.210 ton. Wynik ten w porównaniu do sierpnia roku zeszłego jest niższy o 106.048 ton, bowiem w miesiącu tym przywóz wynosił 93.068 ton, a wywóz 458.115 ton. W porównaniu z lipcem ogólny przeładunek wzrósł o 34.115 ton, przyczem w przywozie wzrost ten wyniósł 18.092 ton (w lipcu — 66.835 ton), w wywozie zaś — o 10.033 ton (w lipcu 350.187 ton).

W odniesieniu do przywozu do zanotowania są następujące główne zmiany w porównaniu do tegoż miesiąca roku zeszłego: Zmniejszenie uwidoczniło się w stosunku do rud wszelkiego rodzaju, których w sierpniu przywieziono 41.175 ton (w sierpnia r. zeszł. 42.259 t.), nasion — 657,4 ton (1.024,4 t.), kawy 82,6 ton (266,2 ton), kakao 21,2 ton (153,1 ton), tłuszcze zwierzęce — 367 ton (718 ton), melasy 119 ton (1.112 ton), wełny surowej 6,7 ton (38,9 ton), przędzy wełnianej 3,8 ton (59 ton), przędzy bawełn. 51 ton (293 ton), szmat 15 ton (234 ton), żelazo surowe 41 ton (483 ton). Zwiększenie przywozu wykazały towary następujące: śledzie solone 6.522,7 ton (5.428 t.), fosforyty 1.945 ton (1.118 ton), stal i żelazo 2.060 ton (513 ton).

W wywozie zmniejszyły się przeładunki pszenicy — 3.496 ton (10.116 t.), żyta 20.343 t. (29.482 ton), roślin strączkowych 369 ton (700 ton), mąki 7.886 ton (14.402 ton), węgla 206.475 ton (274.653 ton), smary 248 ton (439 ton), cukru 0,3 ton (1,7 ton), drzewo tarte — 49.540 ton (64.913 ton), cynku 60,6 ton (512,4 ton). Zwiększył się natomiast wywóz jęczmienia — 12.783 ton (10.951 ton), bekonów 108,7 ton (89,3 ton), olejów do trybów 767 ton (722 ton), parafiny 1.354,3 ton (811 ton) i makuchów 803 ton (356 ton).

Przy zestawieniu wyników przeładunku towarów od początku roku do sierpnia rb. włącznie otrzymamy liczbę dla przywozu 446.728 ton, co przy przywozie w roku 1934 wyrażającym się w liczbie 389.936 ton, daje wzrost o 56.792 ton, dla wywozu te same liczby wynoszą — 2.778.802 ton (rok 1935), 3.776.399 ton (rok 1934). Wynika z tego, że spadek przeładunku towarów w wywozie wyniósł 997 tys. ton. Ogólny spadek przeładunków wyniósł więc 941 tys. ton. Przy tej poważnej różnicy zwraca na siebie uwagę fakt spadku jedynie w odniesieniu do wywozu i to głównie węgla, natomiast zwyżka przywozu, w znacznej swej części dotycząca towarów drobnicowych.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU.

W ramach tegorocznego ruchu okrętowego w porcie gdańskim, ruch sierpniowy jest wyżej niż średni, przewyższając tonaż ruchu lipcowego o całych 4.700 ton, natomiast względem sierpnia ub. roku daje się zanotować pewna zniżka, usprawiedliwiona z naddatkiem zmniejszeniem wywozu węgla przez port gdański i odpadnięciem przez to w ruchu pewnego tonażu dość dużych statków.

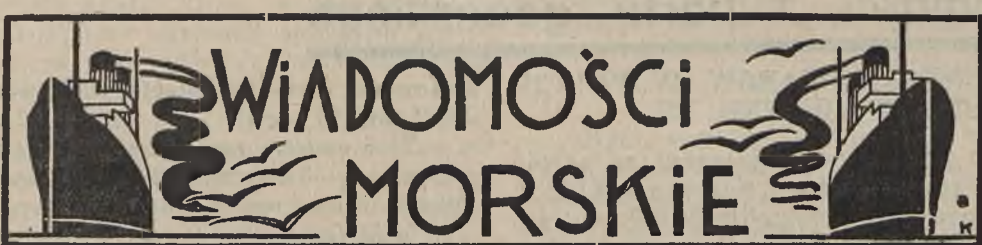
Ogółem zanotowano na wejściu 439 statków o pojemności 251.747 t. rej. netto (w sierpniu ub. r. 490 statków z 285.270 t. r. n. pojemności), na wyjściu zaś 458 statków z 240.207 t. r. n. pojemności (w sierpniu 1934: 487 statków z 271.023 t. r. n.) Wśród tonażu na wejściu było z ładunkiem 185 o pojemności 122.687 t. r. n., próżnych 235 o 121.524 t. r. n. i statków bunkrujących lub zawijających jako do portu ukrycia 19 statków z 7.536 t. r. n. pojemności.

Na wyjściu z ładunkiem było 394 statki z 223.367 t. r. n. pojemności, próżnych 45 z 18.225 t. r. n. i po bunkrowaniu lub jako z portu ukrycia 19 z 7.615 t. r. n. pojemności ładunkowej.

Pod względem kolejności bander statków na wejściu pierwsze miejsca jak zwykle przypadły banderom: niemieckiej, duńskiej, szwedzkiej, polskiej i norweskiej, następujące miejsca w pewnym odstępie — statkom angielskim, fińskim i greckim. Przy porównaniu z ruchem Gdyni bandera szwedzka i szczególnie angielska zajmują w Gdańsku dalsze miejsca, aniżeli w Gdyni, natomiast bandery niemiecka i duńska wysuwają się na pierwsze miejsca w Gdańsku, zajmując nieco dalsze miejsca w Gdyni.

Oto kolejność tonażu według poszczególnych bander, z podaniem w nawiasach ilości statków każdego tonażu: niemiecki tonaż 61.667 (171), duński 45.155 (78), szwedzki 34.914 (73), polski 24.433 (28), norweski 22.652 (26), angielski 13.153 (16), fiński 12.416 (8), grecki 10.693 (4), francuski 7.576 (6), holenderski 3.253 (10), włoski 5.813 (2), hiszpański 3.154 (1), łotewski 3.114 (4), gdański 1.731 (5), estoński 1.730 (5), panamski 293 (2).

Ruch pasażerski (bez uwzględnienia przystani Sopot) był słabszy niż w poprzednim miesiącu. Przyjechało na statkach morskich ogółem 67 pasażerów, w tem 36 z Kopenhagi, 14 z Hull, 12 z Londynu, 4 z Bremy, 1 z Helsinek. Wyjechało morzem 33 osoby — wszystkie do Kopenhagi.



MORSKIE OBROTY TOWAROWE POLSKO-HOLENDERSKIE.

Z morskiej statystyki holenderskiej, podającej obroty handlowe między Holandją, a poszczególnemi państwami za okres styczeń — czerwiec br., wynika, iż w okresie tym, a więc w ciągu 6-ciu miesięcy, Polska eksportowała drogą morską do Holandji 96.737 ton towarów oraz 41.150 ton tranzytem dla dalszego reeksportu. Z wyżej wymienionej ogólnej ilości towaru przypada na Amsterdam 59.177 ton wwozu i 1.936 ton dla dalszego reeksportu, oraz na Rotterdam 39.560 ton wwozu i 39.214 ton dla reeksportu.

W tym samym okresie czasu Holandja eksportowała do Polski 21.247 ton oraz reeksportowała 18.405 ton towarów przywiezionych z Indyj i państw trzecich. Z tego wysłano z Amsterdamu 9.280 ton wywozu oraz 8.322 ton towarów tranzytowych, z Rotterdamu zaś 11.967 ton wywozu i 10.082 t. towarów tranzytowych.

Całkowity obrót handlowy polsko-holenderski, a więc zarówno drogą morską, jak i koleją, według holenderskich danych statystycznych wyniósł za okres półroczny:

Przywóz z Polski do Holandji 150.689 ton — 5.622 tys. fl.

Wywóz z Holandji do Polski 42.562 ton — 4.155 tys. fl.

Nie licząc obrotów tranzytowych, przywóz z Polski do Holandji drogą morską według holenderskich danych statystycznych wyniósł za 6 miesięcy br. 96.737 ton, wywóz zaś 21.247 ton. Pozostała więc ilość towarów (53.952 t. wywozu z Polski do Holandji i 21.315 t. eksportu Holandji do Polski) przechodzi nie drogą morską, lecz widocznie kolejami. Wliczając do sumy obrotów także obroty tranzytowe, różnica pomiędzy statystyką morska a ogólną byłaby minimalną, bo 12.802 ton eksportu z Polski i 2.910 ton eksportu do Polski.

TRANZYT PRZEZ TREBIZONDĘ DO PERSJI.

Tureckie Ministerstwo Gospodarki opracowuje projekt zorganizowania tranzytu dla towarów przychodzących z Persji do portu Trebizonda i skierowanych przez port Trebizonda do Persji.

W pierwszym rzędzie chodzi o uprzystępnienie portu dla celów handlowych. Stan portu w Trebizondzie obecnie przedstawia wielkie trudności dla ładowania i wyładowania towaru, albowiem okręty nie mogą dobijać do brzegów i czynności ładunkowe i przeładunkowe odbywać się muszą na pełnem morzu. W porze zimowej brzegi odznaczają się w szczególności trudnym dostępem, na skutek stale panujących burz i nieraz się zdarza, że okręty przez dłuższy okres czasu zmuszone są omijać Trebizondę. Trudności te mają być usunięte przez konstrukcje narazie tam ochronnych, dalej czynniki rządowe noszą się z zamiarem obniżenia taks portowych i ułatwienia formalności związanych z tranzytem towaru. Poza tem projektowane jest wydanie ustawy regulującej operacje tranzytowe.

Celem zabezpieczenia normalnego tranzytu ma być powołane do życia specjalne towarzystwo tranzytowe, które będzie mogło podejmować się przeprowadzenia całkowitej operacji towarowej. Prawdopodobnie w utworzeniu tego towarzystwa będą zainteresowane i w niem reprezentowane czynniki perskie.

Droga tranzytowa Trebizonda—Erzerum—Bayazid—Tabryz w roku ubiegłym została w dużym stopniu uporządkowana, zwłaszcza na terytorjum tureckiem do Bayazid'u wynoszącym 564 km.

W chwili obecnej dostateczna liczba samochodów ciężarowych obsługuje tę drogę, a projektowane towarzystwo tranzytowe niewątpliwie uruchomi własne środki komunikacyjne, o ile nastąpi rozwój tranzakcyj tranzytowych.

ROZWÓJ RUCHU STATKÓW W PORTACH SZWECJI.

Ruch statków w portach Szwecji wzrasta z roku na rok, znacznie przewyższając ruch przedwojenny.

Ruch statków na wejściu do portów Szwecji ogółem i do trzech czołowych przedstawia się następująco (w 1000 ton netto):

	1913	1932	1933	1934
Szwecja ogół.	**13.764**	**15.108**	**16.324**	**18,164**
Göteborg	2.144	3.374	3.512	3.743
Malmö	2.734	3.196	3.206	3.381
Stockholm	1.735	2.533	2.527	2.763

Przechodząc do relatywnego ujęcia tych liczb znajdziemy dwa szeregi wskaźników. — Pierwszy z nich to porównanie ruchu statków do roku 1913, gdzie ruch w roku 1913 przyjęto za 100, drugi — porównanie do roku 1932, również przyjętego za 100.

Wskaźnik — rok 1913 = 100

	1932	1933	1934
Szwecja ogółem	110	119	132
Göteborg	157	164	175
Malmö	117	117	124
Stockholm	146	145	159

Wskaźnik — rok 1932 = 100

	1933	1934
Szwecja ogółem	108	120
Göteborg	104	111
Malmö	100	106
Stockholm	100	109

Widzimy, że w trzech głównych portach Szwecji w porównaniu do r. 1913 ruch wzmógł się znacznie intensywniej, niż w pozostałych portach mniejszych. Wprost przeciwnie przedstawia się sprawa w porównaniu do roku 1932, z którego to porównania wynika, że w małych portach ruch statków wzmógł się intensywniej, niż w naczelnych.

Porty szweckie ogółem ściągają do siebie nieco ponad ⅓ ogólnego tonażu statków, zawijających do portów na Bałtyku ogółem (prócz Niemiec i Rosji).

%% udział Szwecji w ruchu statków w portach bałtyckich przedstawia się następująco:

	1932	1933	1934
Szwecja ogółem	35,05	35,14	35,87
Göteborg	7,83	7,56	7,39
Malmö	7,42	6,90	6,68
Stockholm	5,88	5,44	5,46

Porównywując ruch statków w portach szweckich do ruchu statków w portach polskich, biorąc za podstawę ruch w portach polskich za 100, dla trzech ostatnich lat dla Szwecji otrzymamy nast. liczby:

1932 — 271
1933 — 264
1934 — 248

Jeżeli zaś porównamy ruch w portach szweckich z ruchem w Gdyni, biorąc Gdynię za 100, otrzymamy:

	1932	1933	1934
Göteborg	119	103	90
Malmö	113	94	82
Stockholm	89	74	67

Z tego porównania widzimy, że z roku na rok Gdynia wyprzedza porty szweckie.

GÖTEBORG PORTEM MACIERZYSTYM FLOTY WIELKICH SZWEDZKICH STATKÓW.

W historycznym przeglądzie rozwoju miasta i portu Göteborga dr Göranson wykazuje, że port ten służy za port macierzysty dla więcej aniżeli ⅔ dużych statków szwedzkich, mających pojemność ponad 4.000 t., co świadczy o pierwszeństwie tego portu przed innemi portami szwedzkiemi w ruchu międzynarodowym.

Również historycznie, w XX wieku, rozwój floty Göteborga wyprzedza rozwój żeglugi w innych portach Szwecji. W r. 1900 Göteborg miał 8,2% liczby statków szwedzkich i 19,8% tonażu szwedzkiego, natomiast w roku 1933 już 13% liczby statków i 38% tonażu szwedzkiego. Dowodzi to wzrostu znaczenia floty göteborskiej względem innych portów szwedzkich, ale jeszcze znacznie szybszego wzrostu i koncentracji w tym porcie, jako macierzystym — dużego tonażu szwedzkiego. Prócz korzystnego położenia Göteborga i jego specjalizacji w linjowym ruchu zagranicznym pewną rolę odgrywa rozwinięty przemysł okrętowy tego portu, budujący największe w Szwecji okręty.

OGRANICZENIE I ODROCZENIE AKCJI WPROWADZENIA MINIMALNYCH STAWEK FRACHTOWYCH NA BAŁTYKU.

Akcja Baltic and International Maritime Conference, poparta przez redakcję Scandinavian Shipping Gazette, doznała jeszcze w stadjum projektowania znacznego ograniczenia. Mianowicie zwężono akcję do sprawy ustalenia minimalnych stawek na północne drzewo, przejmując tem samem patronat nad akcją zapoczątkowaną w zeszłym roku i nie doprowadzoną do pomyślnych wyników przez organizację armatorów „Norrwood".

Ale po takiem zwężeniu odsunięto jeszcze termin wprowadzenia minimalnych stawek na początek nowego roku kalendarzowego, czyli, że dla tegorocznego sezonu eksportowego z krajów północno - wschodniego Bałtyku (a o ten sezonowy eksport portów zamarzających przedewszystkiem chodziło) zastosowanie minimalnych stawek już nie będzie miało miejsca. Formalnie na zebraniu specjalnego Komitetu International Baltic and International Maritime Conference 10-go bm. w Kopenhadze uchwalono nie wprowadzać schematu minimalnych stawek frachtowych przed 1 stycznia 1936 roku.

WŁOSI NABYWAJĄ LICZNE STATKI PASAŻERSKO - TOWAROWE I TRAMPY.

W ostatnim czasie do Włoch sprzedano szereg statków większych z liczby unieruchomionych i będących w doskonałym stanie parowców pasażersko - towarowych. Niektóre ze statków, pierwotnie sprzedanych do Włoch na złom przejęto, za porozumieniem ze sprzedawcami, do dalszego ruchu u nowych nabywców. Z Holandji nabyto między innemi znakomicie utrzymaną „Gelrię" unieruchomionej holenderskiej południowo - amerykańskiej linji, za 48.000 Ł, oraz „Klipfontein" południowo-afrykańskiej linji. Większość tych statków użyta zostanie do transportów wojskowych.

Równocześnie, mimo liczne dementi, Italja zmniejsza obsługę swych linij. Na morze Czarne nie prowadzi już żaden rejs włoski i w ruchu do Istambulu pozostawiono minimalną okrętową obsadę.

ITALO SOMALA ZAMIERZA BUDOWAĆ NOWE STATKI DLA SWEJ BAŁTYCKIEJ LINJI.

Towarzystwo Societa Anonima di Navigatione Italo Somala, dla swej linji bałtyckiej, której statki zawijają również do Gdyni, budować będzie trzy nowe statki. Przedsiębiorstwo zażądało od italskich stoczni ofert na budowę trzech motorowców o nośności 2.500 t. DW każdy, zaopatrzonych w chłodnie i obliczonych na szybkość 15-węzłową.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WZROST IMPORTU MASŁA POLSKIEGO DO ANGLJI.

Z ogłoszonych ostatnio oficjalnych statystyk handlu zagranicznego Anglji wynika, że import masła z Polski w r. b. wykazuje w stosunku do r. ub. wybitną tendencję wzrostu.

Wartość importu masła polskiego w miesiącu sierpniu rb. wyniosła 40.660 funt. ang., wobec 26.932 funt. ang. w tym samym okresie r. ub. Jeszcze większy wzrost wykazuje import masła z Polski w okresie pierwszych 8-miu miesięcy 1935 r. w porównaniu do analogicznego okresu 1934 roku, a mianowicie: z 110.201 funt. ang. na 160.640 f. ang., wzrost wyniósł zatem 50.439 funt. ang., czyli 45,9%.

EKSPORT POLSKIEGO DREWNA ROZSZERZA SWÓJ ZASIĘG.

Polska Agencja Eksportu Drewna „Paged" eksportująca materjały drzewne przez porty w Gdyni i Gdańsku w ciągu trzechletniej swej działalności nawiązała kontakt ze 109 portami świata.

Drewno polskie eksportowano w tym okresie do 22 krajów Europy, Azji, Afryki i Ameryki.

Anglja pod względem ilości portów, odbierających drewno, eksportowane przez Paged, stoi ze swemi 37 portami na pierwszem miejscu — są to porty:

Aberdeen, Boston, Bristol, Belfast, Boness Dock, Cardiff, Fleetwood, Goole, Grinsby, Glasgow, Grangemouth, Garston, Hull,

King's Lynn, Leith, Liverpool, Londyn, Lowestoft, Manchester, Middlesborough, Newport, Preston, Plymouth, Sandwich, Sharpness, Shoreham, Southampton, Sutton Bridge, Sunderland, South Allon, Tyne Dock, Yarmouth, Warrington, West Hartlepool, Wisbech i Portsmouth.

Drugim odbiorcą co do ilości portów była Francja (17 portów i 2 punkty odbiorcze): Brest, Bordeaux, Caen, Calais, Dunkerque, Le Havre, Lorient, Marseille, Morlaix, Nancy, Nantes, La Pallice, Paluden Quay, Paimboeuf, Rouen, La Rochelle, Rochefort, St. Nazaire, Strasbourg.

Trzecim importerem drzewa była Holandja (12 portów): Amsterdam, Delfzijl, Deventer, Dortrecht, Groningen, Haren-Brux, Leiden, Middelburg, Meppel, Ouderberk, Rotterdam i Westzaan.

Czwartym co do ilości portów — Belgja, (6 portów): Antwerpja, Brugges, Bruksela, Gandawa, Ostende i Haren.

Piątym — Szwecja (7 portów): Göteborg, Kalmar, Malmö, Sztokholm, Oskarsham, Nörrköping i Nexö.

Następnie Niemcy z 4 punktami odbiorczemi (w tem 2 porty — Bremen i Hamburg, oraz punkty odbiorcze port Am Rhein i Berlin).

Dalej Danja, Hiszpanja, Włochy i Grecja po 3 porty (Aarhuus, Kopenhaga, Odensee, Barcelona, Sevilla, Tarragona, Fiume, Genua, Livorno, Alexandrople, Pireus, Saloniki).

Norwegja i Irlandja po 2 porty: (Bergen, Oslo, Dublin, Larne) oraz Finlandja i Portugalja po 1 porcie (Helsingfors i Faro).

Z poza europejskich portów notujemy 5 portów Afryki, w tem 2 Afryki Południ. Durban i Lorengo Marquez, 1 port Afryki Półn. — Casablanca, oraz 2 porty Egiptu — Alexandria i Port Said. Na dalszych miejscach idzie Palestyna z 2 portami (Haiffą i Jaffą), Syrja z portem Beyrouth. Na ostatniem miejscu znajdują się porty Ameryki Południowej — Buenos Aires i Północnej — Kent.

WZROST DOSTAW DO MAROKKA TOWARÓW POLSKICH W I KWARTALE 1935 R.

W I kwartale 1935 roku Polska wywiozła do Marokka 4.049 ton towarów ogólnej wartości 2.856 tysięcy franków fr., co w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego wykazuje przeszło pięciokrotny wzrost tonażu i dwukrotny wartości. Wywóz w okresie sprawozdawczym stanowi przeszło 64% wartości całorocznego wywozu polskiego do Marokka w 1934 roku, wykazując jednocześnie wzrost tonażu o 23%.

W marokkańskich danych statystycznych na 40 państw eksportujących swoje towary do Marokka, Polska zajmuje 17 miejsce w I kwartale b. r.

Pierwsze miejsce w eksporcie polskim do Marokka w okresie tym zajmują wyroby włókiennicze: 61,7 ton na sumę 972 tysięcy franków, co wykazuje w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego prawie 2-krotny wzrost wartościowy i 1½-krotny tonażu. W dziale tym na pierwsze miejsce wysuwa się polska odzież bawełniana i wełniana na sumę franków 586.000 (399 tys. frank. w I kwartale ub. r.); również na specjalną uwagę zasługuje wywóz tkanin wełnianych; 12 ton wartości 267 tys. frank., gdy w I kwartale ub. r. wywieziono tych tkanin tylko 3 tony na sumę 46 tys. franków. Natomiast eksport bielizny bawełnianej (koszule) wykazuje spadek o przeszło 21% w tonażu i 17% w wartości w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego. Przyczyną tego jest stale wzrastający eksport bielizny produkcji japońskiej.

Drugie miejsce w eksporcie polskim zajmuje cukier surowy.

Trzecim artykułem eksportu jest drzewo (dąb, jodła i słupy telegraficzne), wywóz którego wzrósł w tonażu 3-krotnie i wartościowo przeszło 2½-krotnie. Wywóz dykt polskich do Marokka wykazał wzrost o przeszło 15% w tonażu i 3% wartościowo.

Dostawa świec parafinowych zmniejszyła się wagowo o 42%.

Następne miejsce w naszym eksporcie do Marokka zajmują artykuły spożywcze. W dziale tym pierwsze miejsce przypada konserwom i przetworom mięsnym: 30 ton na sumę 105 tys. frank., gdy w analogicznym okresie roku ubiegłego Polska wywiozła do Marokka tylko 1.420 kg wartości 11 tys. franków. Wywóz polskich szynek w puszkach i wędlin rozwija się korzystnie, zajmując stopniowo miejsce wśród czołowych konkurentów duńskich i holenderskich. Wywóz strączkowych wykazał w okresie sprawozdawczym wzrost tonażu o 29% w stosunku do odnośnego okresu roku ubiegłego.

Eksport naczyń kuchennych emaljowanych wzrósł w okresie sprawozdawczym prawie 3-krotnie w tonażu w stosunku do całorocznego wywozu w roku 1934. Natomiast stwierdza się spadek wywozu polskich artykułów sanitarnych z fajansu, co można tłumaczyć brakiem zamówień w końcu ub. r. z powodu przerwy sezonowej w budownictwie.

Wywóz mebli giętych z drzewa rozwijał się pomyślnie, gdyż wykazał 2-krotną zwyżkę w porównaniu z odnośnym okresem roku ubiegłego.

Eksport książek hebrajskich w okresie sprawozdawczym dotyczył głównie wydawnictw droższych.

Zauważyć można również przywóz z Polski nowych artykułów, jak: siarka i biel angielska.

O stanie wywozu innych artykułów polskich do Marokka nie można narazie specjalnych uwag poczynić ze względu na krótki okres sprawozdawczy.

PRZESYŁKI PACZEK POCZTOWYCH Z POLSKI DO AUSTRALJI.

Obecne przepisy pocztowe (taryfa zagraniczna II P. 7) przewidują dla paczek z przeznaczeniem do Australji dwie drogi przewozowe: 1) przez Gdańsk i Anglję oraz 2) za pośrednictwem firmy Schenker & Co w Wiedniu przez Czechosłowację, Austrję i Niemcy (Hamburg lub Brema). Paczki nadawane tą drugą drogą są to t. zw. paczki spedytorskie.

Drogą przez Gdańsk transport paczek przy połączeniach tygodniowych trwa przez porty angielskie 4—6 tygodni, zaś przez porty niemieckie przy połączeniach 14-dniowych transport trwa 42—54 dni. Do przesyłki przez Gdańsk przyjmowane są paczki wagi do 5 kg, natomiast przez porty niemieckie wagi do 20 kg.

Opłaty za paczki kierowane przez Gdańsk są niższe. Wybór drogi zależy wyłącznie od decyzji nadawcy, który winien ją wskazać przy nadawaniu przesyłki.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 28. 4. 35 polecił, by od dnia 1. 7. 35 wszystkie urzędy celne przestrzegały bezwzględnie obowiązku przedstawiania faktur konsularnych do odprawy celnej towarów importowanych do Argentyny. Zwolnienia od tego obowiązku mogą mieć miejsce tylko w wypadkach wyjątkowych.

BELGJA. Przywóz części samochodowych i samochodów wymaga zezwolenia w myśl rozporządzenia z 16. 7. 35.

Została ponownie wprowadzona opłata w wysokości 10 fr. od 100 kg na importowaną pszenicę.

BRAZYLJA. Wobec tego, że dzięki stałemu spadkowi milrejsa niektóre firmy przetrzymywały dewizy pochodzące z eksportu przez czas dłuższy dla uzyskania lepszego kursu, wydała Kontrola Bankowa dnia 7. 8. 35 r. zarządzenie ustanawiające obowiązek oddawania dewiz w przeciągu dni dziesięciu.

BUŁGARJA. Ogłoszone zostało rozporządzenie, mocą którego dopuszczony został wywóz żyta, lucerny i nasion buraka w drodze 100%-owej kompensaty, nasion konopi z obowiązkiem oddania 10% dewiz Bankowi Narodowemu, wyki z obowiązkiem oddania 40%, a prosa z 30%.

CYPR. Cło na mąkę pszenną zostało podwyższone.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzenie z 10. 8. 35. ponownie reguluje sprawę wywozu i przywozu zboża, mąki i pasz.

Okólnik ogłoszony 14. 8. 35. nie przewiduje zezwoleń przywozowych dla masek gazowych i ich części.

DANJA. Z powodu znacznej obniżki cen zboża zostały podwyższone o 25 do 60 öre od 100 kg opłaty pobierane od zboża zagranicznego.

ESTONJA. Monopol wwozu samochodów i motocykli został rozszerzony rozporządzeniem z 16. 8. 35.

FRANCJA. Uzupełniony został Répetoire Général przez rozszerzenie znaczenia wyrazu „siarka czysta". Dekret z 16. 8. 35. przedłuża moc obowiązującą kilkunastu stawek celnych, które w swoim czasie były przejściowo zmienione.

Dnia 21. 8. ogłoszono podwyżkę stawki celnej na preszpan w arkuszach (z 256 fr. na 180 fr.), znosząc jednocześnie ograniczenia kontyngentowe na ten artykuł.

Poczynając od 1 września podstawa obliczeniowa dla zezwoleń na wwóz stałych mineralnych materjałów palnych (jak węgiel etc.) została obniżona o 10%.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Według oświadczenia rządu francuskiego towary niemieckie wwożone do posiadłości francuskich będą podlegały taryfie minimalnej.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Weszły w życie dekrety francuskie z 8 lutego i 6 kwietnia br. o obowiązku znakowania instrumentów muzycznych, bielizny (poza męską), niektórych aparatów elektrycznych, oraz papieru do haftowania.

GRECJA. Od 1 lipca obowiązuje nowa reglamentacja przywozowa, która częściowo była wprowadzona już z początkiem 1935 r.

W drodze retorsji rząd grecki podwyższył o 44% ad valorem cło na wszelkie towary pochodzenia rumuńskiego.

HOLANDJA. Ogłoszono listę towarów, wolnych od 1—2%-go cła specjalnego. Zawiera ona głównie towary, które w Holandji nie są wcale produkowane lub produkowane w ilościach minimalnych.

INDJE BRYTYJSKIE. Cło na nici do szycia i cerowania zostało nieznacznie obniżone.

INDJE HOLENDERSKIE. Wprowadzone zostały rozporządzeniem z 6. 7. licencje przywozowe na wyroby fajansowe i niektóre porcelanowe.

IRAK. Ukazał się okólnik dotyczący clenia noży kieszonkowych.

JUGOSŁAWJA. Celem popierania eksportu do tych krajów, z któremi nie istnieją żadne układy clearingowe, zarządziło ministerstwo finansów, że ilość dewiz, którą eksporter oddać musi Bankowi Narodowemu, obniżona zostaje z 60% na 50%.

LITWA. Ogłoszono uwagę wyjaśniającą do taryfy w sprawie clenia tkanin wełnianych z domieszkami innych surowców włókienniczych.

NIEMCY. W nowym obowiązującym w Niemczech systemie reglamentacji handlu zagranicznego przeprowadzona została zasada, że bez zaświadczeń dewizowych nie może importer niemiecki sprowadzać towaru z zagranicy, a zatem nowe zamrożenia należności zagranicznych powstać nie mogą. Przepisy te jednak miały pewne luki, które w praktyce dopuszczały do przywozu bez zaświadczeń dewizowych. Obecnie ogłoszone w dniu 26. 7. 35 r. rozporządzenie wprowadza obostrzenie kontroli przywozu z Włoch, Francji, Czechosłowacji i Holandji, prócz tego zaś pewnych towarów niezależnie od kraju ich pochodzenia. Należą tu towary objęte numerami towarowego wykazu statystycznego: 754 do 768, 797 do 800 i 881 do 925. Zaostrzenie kontroli polega na tem, że odprawa celna towarów importowanych z wyżej wyliczonych krajów oraz objętych podanemi numerami statystycznemi uzależniona będzie od przedłożenia poświadczenia dewizowego bądź też dokumentu zastępczego.

W dn. 19. VIII. 35 wydany został okólnik Centrali Dewizowej normujący sposoby wpłat na konta zamknięte należności pochodzących z importu towarów. Wpłaty takie mogą mieć miejsce o ile chodzi o

należności płatne przed 24. IX. 34 w wypadku, gdy istnieje słuszny interes wierzyciela; interes ten zaś istnieje w szczególności, gdy zachodzi niebezpieczeństwo sporu sądowego, lub gdy stosunki majątkowe dłużnika znacznie się pogorszyły. Nie zostają zarządzeniem tem dotknięte przepisy wydane dla poszczególnych krajów. O ile chodzi o należności płatne po dn. 23. IX. 34, to wobec tego, że nowy system wprowadził pewność otrzymania przydziału dewiz w razie posiadania przez importera zezwolenia dewizowego, dokonanie tranzakcyj importowych bez tego zezwolenia winno iść na ryzyko strony — wpłata na konto zamknięte może mieć miejsce tylko w wypadkach wyjątkowych. Wyjątkowe okoliczności istnieją, gdy dłużnik niemiecki niezgodnie z prawdą zapewniał, że zezwolenie dewizowe posiada, lub gdy zezwolenie takie początkowo zostało udzielone, później jednak dla jakichś przyczyn straciło ważność. Wnioski o takie wpłaty może czynić zarówno dłużnik, jak i wierzyciel, warunkiem zaś zezwolenia jest, by zagraniczny wierzyciel oświadczył, że wpłatę taką uważa za dopełnienie zobowiązania. Rozporządzanie kwotami wpłaconemi na konto zamknięte będzie odbywać się zgodnie z ogólnemi przepisami.

NOWA FUNLANDJA. Z dniem 1 lipca br. weszły w życie obniżone stawki celne na owies, groch, fasolę, soczewicę, ryż, mąkę kukurydzową, odpadki zbożowe, sery, tkaniny bawełniane, prześcieradła, ręczniki etc. z bawełny, tkaniny wełniane, koce wełniane, tkaniny ze sztucznego jedwabiu, buty, ubrania i płaszcze, bieliznę oraz maszyny dla przemysłu rybnego i dla zwalczania pożarów leśnych.

NORWEGJA. W związku ze zniesieniem ograniczeń importu odnośnie wyrobów fajansowych zostały podwyższone cła na te wyroby.

PALESTYNA. Od 15 września br. cło na cukier zostanie obniżone z 10 na 5 milrejsów od 1 kg.

Związek Przemysłowców Palestyńskich przedstawił Wysokiemu Komisarzowi swe postulaty, w których stwierdza konieczność zwiększenia ochrony celnej wobec dumpingowych cen zagranicy. Według wiadomości ogłoszonych w prasie żydowskiej rząd nosi się z zamiarem podwyższenia stawek celnych na jedwab.

RUMUNJA. Rozporządzenie Rady Ministrów ustanowiło obowiązek oddawania przy eksporcie pszenicy conajmniej 60 proc. należności w dewizach wolnych Bankowi Narodowemu, który wzamian za to wypłacać będzie eksporterom oprócz premij zwyczajnych, jeszcze 40 proc. premję waloryzacyjną; ponadto będą oni korzystać ze znacznych obniżek frachtów.

Rozpoczęto załatwianie podań o zezwolenia na wwóz towarów znajdujących się na składzie w urzędach celnych.

SYRJA - LIBAN. Wobec upływu dwuletniego okresu od zapowiedzi Japonji o wystąpieniu z Ligi Narodów — towary japońskie opłacające cło normalne, jako pochodzące z państwa należącego do Ligi, winnyby opłacać cło maksymalne t. j. o 100 proc. wyższe od stawek normalnych. Dotychczas rozporządzenia Wysokiego Komisarza przedłużały stosowanie ceł normalnych względem towarów japońskich, należy jednak liczyć się z ustaniem tego stanu, a tem samem z b. znacznem osłabieniem konkurencji japońskiej na rynku syryjskim.

WIELKA BRYTANJA. Od 15. VIII. 35 obowiązują nowe zniżone stawki celne na niektóre wyroby stalowe.

Cło na cynk i ołów nieobrobiony zostało obniżone z dniem 27 bm.

WŁOCHY. Okólnik Ministerstwa Finansów upoważnia urzędy celne do zezwalania na wwóz węgla kamiennego dla kolei państwowych, zwierząt dla celów hodowli, tytoniu dla monopolu państwowego, ziemniaków — sadzeniaków, próbek medycznych gratisowych dla lekarzy oraz towarów dla których istnieją specjalne kontyngenty przyznane niektórym krajom. Powyższe towary mają być wwożone bez osobnego zezwolenia przywozowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Koleje i Porty Unji Południowo - Afrykańskiej ogłosiły przetarg na dostawę kabli miedzianych. P/21651/44/Ro.

Egipskie Ministerstwo Robót Publicznych rozpisało przetarg na dostawę urządzeń i instalacyj dla pomp w El-Gallawia. P/19677/3M/Ro.

Firma z siedzibą w Haifie pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskiej zainteresowanej firmy na Palestynę i Syrję. P/21585/44/Ro.

Firmy polskie zainteresowane w eksporcie hufnali zechcą zgłosić się do Instytutu z powołaniem się na P/21249/44/Ro.

Firma w Villa Nador (Marokko Hiszpańskie) poszukuje dostawców szkła i porcelany w Polsce. P/21982/21/Ż.

Firma w Oslo pragnie objąć przedstawicielstwo polskich wytwórni różnych branż. P/21982/21. Ż.

Firma w Meksyku interesuje się importem artykułów różnych branż z Polski. P/21473/3 T. Ż.

Korespondent Instytutu Eksp. w Hadze pragnie nawiązać kontakt z polską firmą koszykarską, nie posiadającą przedstawiciela na Holandję. P/21273/49. Sz.

Istnieje zapotrzebowanie w Holandji na wózki dla lalek. P/21272/49. Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców koszy do bielizny. P/20950/40. Sz.

Wyroby drzewne i galalitowe poszukiwane są w Kanadzie. P/20110/21. Sz.

Firma albańska widzi możliwości zbytu na tamtejszym rynku dla sztylpów skórzanych i pasów koalinych, peleryneк gumowych dla wojskowych, jak również dla rękawiczek skórzanych i wszelkich artykułów włókienniczych. P/21990/3. D/M.

Firmy holenderskie pragną importować pończochy elast. używane przez footbalistów. P/22150/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

O MOŻLIWOŚCIACH BEZPOŚREDNIEGO IMPORTU ŚLEDZI ANGIELSKICH DO POLSKI.

Handel śledziami solonemi, importowanemi przez Gdynię rozwija się z roku na rok. Głównym dostawcą śledzi solonych do Polski jak wiadomo jest Anglja. Udział jej w przywozie tego artykułu przez Gdynię stale wzrasta, tak w r. 1933 przywieźliśmy śledzi angielskich 6.700 ton, a w r. 1934 — 7.600 ton. Śledzie te niestety zanim docierają do polskiego importera, przechodzą przez ręce całego łańcucha pośredników. Główne pośrednictwo w dostawie ich na nasz rynek spoczywało do niedawna wyłącznie w ręku importerów śledzi w Gdańsku, a dopiero od dwóch lat część tego importu przechodzi przez Gdynię. Ale i importerzy śledzi w Gdyni nie otrzymują towaru z pierwszej ręki, czyli od solarzy angielskich. Dzieje się to dlatego, że solarze sprzedają śledzie eksporterom angielskim, a ci skolei zajmują się ich zbytem na poszczególnych rynkach zagranicznych, gdzie posiadają do pomocy swych agentów handlowych. Agenci są pośrednikami między eksporterem angielskim a importerem danego kraju i posiadają zazwyczaj swe siedziby w portach tych państw, które są nabywcami angielskich śledzi solonych. Agenci ci przebywają również w Gdańsku. Ponieważ jak już zaznaczyliśmy cały import śledzi angielskich dla nas przechodził do niedawna przez Gdańsk, jako jedyny w ciągu szeregu lat port naszego obszaru gospodarczego, który jeszcze dziś jest poważnym punktem rozdzielczym tego artykułu dla polskiego zaplecza — nie dziw, że wszystkie transakcje importowe odbywały się za ich pośrednictwem. Jest rzeczą znamienną, że sytuacja ta nie zmieniła się kiedy w Gdyni rozpoczęły się osiedlać i rozwijać swą działalność importowe firmy śledziowe. A więc i importerzy gdyńscy kupują częściowo towar przez agentów z Gdańska.

Jest rzeczą jasną, że wszystko to wpływa na cenę towaru, który przy pominięciu haraczu płaconego pośrednikom, mógłby być znacznie tańszy, co w ogólnym wyniku przyczyniłoby się do zmniejszenia sum płaconych przez Polskę za import śledzi. Mówiąc o potanieniu śledzi solonych angielskich, mimowoli zwrócić musimy także uwagę na inny fakt, który dobitnie charakteryzuje stosunki w handlu śledziowym na tle powyższej sytuacji.

Chodzi tu o dwukrotną obniżkę cła*), przeprowadzoną przez nasze władze. Otóż obniżka ta mimo, że spowodowała zmniejszenie stawek celnych o całe 50 procent w żadnym wypadku nie przyczyniła się do obniżki cen na wspomniany towar, a więc nie odciążyła budżetu polskiego konsumenta, lecz znalazła się jako dodatkowy zysk w kieszeniach agentów i po części naszych importerów śledzi.

Mniejwięcej od roku między eksporterami angielskimi a importerami polskimi istnieje porozumienie, na mocy którego tylko przedsiębiorstwa objęte tem porozumieniem są w możności zajmować się handlem importowym śledzi solonych angielskich. Jest to pewnego rodzaju monopol, który utrąca jednostce, zwłaszsza słabszej, wszelkie atuty konkurowania na tym samym odcinku.

Dążyć więc należy do usunięcia kosztownego pośrednictwa, za które jest zmuszony płacić konsument krajowy przez nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych z solarzami w Anglji. Zachętą do tego niechaj będą dwukrotne próby, podjęte niedawno z wynikiem dodatnim przez młodego i przedsiębiorczego kupca - importera, który podczas swego pobytu w Wielkiej Brytanji kwestję tą szczegółowo badał, wprowadzając ją później w czyn. Według jego relacyj popartych faktem, wynika, że solarze do koncepcji tej ustosunkowani są przychylnie. Na dowód wielkiego znaczenia, jakie przypisują możliwościom zbytu śledzi solonych na tej właśnie drodze — służyć może nawet niedawny pobyt przedstawiciela solarzy szkockich mr. Buchana w Gdyni. Nie należałoby więc zarzucać żadnej sposobności, którąby mogła być do celu tego wykorzystana.

W związku z powyższem udało nam się już uzyskać pewne wskazówki i informacje, które według opinji wymienionego wyżej fachowca — mogą posłużyć za wytyczne do realizacji nawiązania bezpośrednich stosunków mędzy importerem polskim a solarzami w Anglji.

Otóż po wejściu już w sam kontakt handlowy między obydwu stronami, zasadniczą sprawą w kwestji zapewnienia przewozu transportów śledziowych polskim statkom — jest uruchomienie własnej linji okrętowej do portów północnej Szkocji, oraz zachodniej Anglji.

Utrzymywanie komunikacji między portami wymienionych krajów a Gdynią jest potrzebne zwłaszcza podczas sezonu połowów, tj. mniejwięcej od lipca do marca, przyczem statki mogłyby zabierać ładunki w okresie sezonu szkockiego z portów: Lerwick, Stornoway, Wick, Stronsay, Fraserburgh i Peterhead, w okresie sezonu jarmutskiego z portów Great Yarmouth i Lowestoft. Linja polska jest o tyle wskazana, że przyczyniłaby się do ułatwienia bezpośredniego importu śledzi, przewozami, których zajmują się obecnie statki zagraniczne przeważnie: norweskie, duńskie, niemieckie

*) Pierwsza obniżka z 24.— zł na 16,— zł od 100 kg nastąpiła w jesieni 1934 r., druga obniża z 16.— zł na 12.— zł na wiosnę 1935 r.

i holenderskie. Obecnie zagraniczne te linje zrzeszone są w t. zw. „pool" i pracują bezpośrednio z eksporterami. Ponieważ jak już zaznaczyliśmy poprzednio eksporterzy angielscy zawarli z importerami polskimi umowę na wyłączność dostaw dla tych ostatnich, sytuacja ta uniemożliwia wysyłkę mniejszych partyj towaru dla odbiorców, nie objętych tą umową.

Charakteryzują to zresztą najlepiej stawki frachtowe, pobierane za przewóz śledzi. O ile mianowicie stawki „pool'u" wynoszą od przewozu jednej dużej beczki z portów północnej Szkocji do portów bałtyckich około 2 szylingi, za ten sam fracht na linjach regularnych z przeładunkiem w portach rozdzielczych (Leith, Hamburg) trzeba płacić ca 6 szylingów. Jak widzimy więc różnica stawek jest bardzo poważna. Korzystanie wszakże z przewozów statkami pool'u, będących do dyspozycji wielkich eksporterów angielskich przez miejszych importerów polskich, jest wręcz uniedostępnione. Należy przeto przypuszczać, że w tych warunkach uruchomienie polskiej linji okrętowej do portów śledziowych Wielkiej Brytanji byłoby bardzo celowe tembardziej, że mogliby z niej także korzystać wszyscy ci, którzy obecnie posługują się statkami zagranicznemi. Biorąc problem ten jeszcze głębiej, posunięcie takie ze strony naszych sfer żeglugowych miałoby również wielkie znaczenie praktyczne dla naszego eksportu. Mam tu zwłaszcza na myśli transport takich ładunków eksportowych, które do Anglji idą z Polski już od wielu lat, jak drzewo, wyroby drzewne, cukier itp. Statki biorące tamdotąd takie artykuły, miałyby w drodze powrotnej ładunki śledzi. W ten sam sposób operują bowiem statki wymienionych wyżej bander zagranicznych, które zapewniają sobie frachty w obydwie strony. Jeśli chodzi o ładunki śledzi należy na marginesie zaznaczyć, że w przewozach tego rodzaju transportów spotyka się najczęściej statki o tonażu 300 — 600 n. r. t., jako nadające się do tego celu najlepiej. Ze względu na pojemność, z polskich statków odpowiadałyby do tego celu najlepiej takie parowce, jak „Tczew" i „Chorzów", które zresztą przywoziły już kilkakrotnie ładunki śledzi do Gdyni.

W związku z eksportem polskim do Anglji przy tej sposobności należałoby zbadać możliwości zbytu w tamtejszych ośrodkach przemysłu śledziowego: jodłowych klepek do beczek o wymiarach znormalizowanych, obręczy wiklinowych, szpuntów sosnowych, oraz żelaznych obręczy do beczek, zapotrzebowanie na które to artykuły pokrywają dotąd przemysłowcy angielscy w rozmaitych krajach europejskich.

Istnieją pozatem realne możliwości zbytu soli (gruboziarnistej i niezbyt ostrej w smaku) dla celów solarniczych. Ze względu na to, że czyniono już próby eksportu soli na ten cel do Islandji, jak i z uwagi na bogactwo naszego kraju w ten minerał — kwestją tą powinniśmy się szczególniej zainteresować.

Powracając jeszcze do kwestji wejścia w bezpośredni kontakt handlowy z solarzami zaznaczyć należy, że nawiązanie z nimi ściślejszych stosunków spowoduje dwa następstwa: z jednej strony potanienie śledzi, z drugiej wpłynie przez to samo na zwiększenie się obrotów towarowych w naszym handlu zamorskim. Ze względu na stosunkowo skromne jeszcze rozmiary własnych dalekomorskich połowów śledzi, które pokrywają zaledwie część zapotrzebowania na nie w kraju, solone śledzie angielskie znane ze swej jakości — mają na długi okres czasu zapewnione u nas powodzenie. Słusznem więc byłoby dołożenie starań w kierunku obniżenia cen na nie tembardziej, że chodzi tu o interes szerokich mas społeczeństwa. Do celu tego prowadzi właśnie bezpośrednia droga między importerem polskim a solarzami Anglji. *E. U.*

POŁOWY RYB MORSKICH W SIERPNIU.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego połowy przybrzeżne w sierpniu dały ogółem 168.820 kg ryb morskich, o wartości 100.927 złotych. Spadek względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku jest bardzo znaczny, gdyż sierpień dał 284.950 kg ryb morskich.

Spadek tegoroczny obejmuje w pierwszym rzędzie flondry — stornie (mniej o 100 tys. kg) i dorsze (mniej o 62 tys. kg), pozatem w mniejszym stopniu dotyczy innych gatunków flonder, węgorzy i kwapów. Jak widać spadek objął jak główne ryby sezonu (płastugi), tak i ryby całorocznego połowu — dorsze, wreszcie węgorza, którego sezon dopiero się rozpoczyna. Można więc przypuszczać, że podobnie jak miesiące tegoroczne poprzedzające sierpień były deficytowe, również następujące po sierpniu miesiące nie przyniosą narazie znacznej poprawy.

Przyjmując jako pierwszą przyczynę warunki fizyczne wód przybrzeżnych tego roku i osobliwość rozmieszczenia i życia rybostanu bałtyckiego tego łata, jako dwie dalsze przyczyny wymienimy pewne przerzedzenie zasobów rybnych na wodach przybrzeżnych i nikły popyt na ryby, wywołujący zniżkę cen na ryby morskie, które są niewystarczającym bożdcem dla prowadzenia połowów wtedy, gdy ryby jest mało, jak to ma miejsce tego lata.

Motoryzacja naszej flotyli rybackiej, przeprowadzona już niemal całkowicie, przy jednoczesnem zwiększeniu wielkości statków używanych do połowów oraz przy zastosowaniu narzędzi masowego połowu zwiększyła znacznie własne koszty łowiących, co się odbija w okresach małych połowów. Nadzieja na to, że brzegi głębi gdańskiej dadzą możność pomyślnych połowów włókiem tego lata zawiodła całkowicie. Przyszłość pokaże, czy zniknięcie

flonder i dorszy z naszych wód o tej porze roku tłumaczy się tylko przemijająco niepomyślnemi warunkami, czy też pod wpływem wahania się w dół krzywej sierpniowych połowów za szereg lat, mamy jeszcze do zaznaczenia początki zaniku silnie odławianych gatunków ryb, a w pierwszym rzędzie płastug.

Podział na poszczególne gatunki ryb złowionych w sierpniu: (ilość podano w kg, wartość za jeden kg w groszach w nawiasie): troć: 178 sztuk, 400 kg (400), płastugi: stornia: 101.390 kg (40), zimnica: 12.690 (30), gładzica: 1.180 (40), skarp: 7.370 (60), śledziki: 760 (30), węgorze: 15.250 (200), wątłusze (dorsze): 11.280 (30), węgorzyce (kwapy): 7.540 (40), makrele: 520 (200), szczupaki: 4.940 (180), okonie: 4.050 (60), płocie: 1.450 (40).

Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypadło: Hel: 50.870 kg ryb o wartości 20.897 zł, Gdynia: 62.250 kg — 30.193 zł, od Jastarni do W. Wsi: 23.560 kg — 24.456 zł, od Chłapowa do Karwi: 7.750 kg — 3.988 zł, od Pucka do Obłuża: 24.140 kg — 21.293 zł, połowy na Głębi Gdańskiej: 250 kg — 100 zł. W porównaniu z rokiem ubiegłym połowy zmniejszyły się: w okręgu Hel o 17 tys. kg, w Gdyni o 6 tys. kg, w Jastarni o 20 tys. kg, w Chłapowie o 10 tys. kg, Puck o 14 tys. kg, połowy na Głębi Gdańskiej najwięcej, bo o 58 tys. kg, co świadczy o zaniku ryb na tym terenie.

Połowy sprzedano: wędzarniom na wybrzeżu: 22.640 kg o wartości 24.750 zł, na rynku miejscowym: 95.080 kg — 55.049 zł, do Gdańska: 51.100 kg — 21.128 zł.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO. W SIERPNIU.

Wskutek przedysponowania szeregu statków z Gdańska do Gdyni w związku z zatargiem polsko-gdańskim, obroty rybne w Gdyni zwiększyły się do nienotowanej cyfry 4.103 t.

Z ilości tej na port rybacki przypada 3.469 ton. A mianowicie: połowy przybrzeżne 62 t, połowy dalekomorskie na Morzu Północnem, „Mewy“, dowiezione 4 statkami z Holandji w ilości 1.997 beczek śledzi solonych t. zw. kantjes (beczki morskie, które należy przepakować do beczek handlowych ze śledziami) oraz 16 kantjes makreli solonych, razem o wadze 323 ton. Na import przypada: śledzie solone szkockie dowiezione 8 statkami z Anglji w ilości: 12.894/1 i 7.618/2 o wadze 2.672 ton, śledzie jarmuckie dowiezione statkiem z Kłajpedy: 349/1 o wadze 56 ton. Z Norwegji trzy statki wyładowały: śledzi solonych 1.205/1 i 180/2 o wadze 208 ton, śledzi solonych islandzkich 560/1 i 220/2 o wadze 107 ton, śledzi zamrożonych 300 skrzyń — 18 ton, makreli zamrożonych 50 skrzyń — 3 tony, tran 90 beczek — 20 ton.

Z portu rybackiego wysłano w sierpniu wagonów ze śledziami solonemi: do kraju 229 wagonów, do Gdańska 15 wagonów, do Rumunji tranzytem 4 wagony, razem 248 wagonów.

W porcie handlowym, poza obrębem portu rybackiego wyładowano jako drobnicę z 39 statków w mies. sierpniu 634 ton towarów rybnych, a mianowicie: śledzi solonych 216 ton (z Anglji, Litwy, Łotwy i Norwegji), śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 163 ton, konserw rybnych 51 ton (z Niemiec, Holandji, Francji, Norwegji, Portugalji i Belgji), tranu 89 ton z Niemiec, Holandji, Norwegji, Szwecji i Danji, mączki rybnej 88 ton z Niemiec, Norwegji i Belgji, olej rybny 21 ton z Indyj Brytyjskich, różne ryby 0,5 ton z Niemiec i Holandji.

KRONIKA

— SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH. Ceny na śledzie solone połowów szkockich utrzymują się na niezmienionym poziomie przy tendencji mocnej. Zwyżkowały jedynie śledzie z polskich połowów „Mewy“ wobec niemożności pokrycia zapotrzebowania (tegoroczne połowy polskich lugrów śledziowych są mniejsze od zeszłorocznych, a zapotrzebowanie na te śledzie jest coraz większe). Notowano więc za śledzie „Mewy“: szkockie pełne: matties i matfulls 70 zł za 1/1; small matties 67 zł; szkockie puste: matties i matfulls 62 zł; small matties 60 zł za 1/1.

Jak wiadomo w roku obecnym zawiodły zupełnie śledzie islandzkie, które w znacznych ilościach sprzedawano zawsze w Ameryce. Wzrosło więc zapotrzebowanie na szkockie matjesy z gatunku dużych t. zw. large, które mają na rynku Stanów Zjednoczonych zastąpić matjesy islandzkie. Angielscy eksporterzy śledzi chcąc wykorzystać konjunkturę szukają matjesy szkockie u swoich odbiorców i odkupują te śledzie płacąc np. ostatnio 143 zł za 2/2 celem wysłania tych gatunków do Stanów Zjednoczonych.

Sezon połowów jarmutskich śledzi zbliża się szybko. Rozpoczęcie połowów przewiduje się w Anglji około 8 października, a do Gdyni śledzie te zaczną przychodzić z końcem października.

— OFERTY NA BUDOWĘ MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO W GDYNI JUŻ PRZEDŁOŻONO. Na rozpisany przez Morski Instytut Rybacki przetarg ograniczony na budowę magazynu śledziowego w porcie rybackim w Gdyni, wpłynęło szereg ofert od przedsiębiorstw gdyńskich i warszawskich. Kosztorysy od 82 do 100 tys. zł. Budowa będzie oddaną jednej z firm w dniach najbliższych.

— PRZEWIDYWANE ZNIESIENIE PRZEDSTAWICIELSTWA NA POLSKĘ ISLANDZKICH ŚLEDZI. W roku ubiegłym założono firmę Polisland, mającą przedstawicielstwo sprzedaży śledzi solonych z Islandji na Polskę. Dzięki firmie tej całkowity import śledzi islandzkich kierował się na Gdynię. Obecnie po roku pracy f-my Polisland dojdzie zapewne do likwidacji firmy, tembardziej, że połowy śledzi na wodach Islandji w tegorocznym sezonie całkowicie zawiodły.

— **WZNOWIENIE BICIA PALI POD CHŁODNIĘ ŚLEDZIOWĄ W GDYNI.** Przerwane prace przy stawianiu pali pod budowę chłodni śledziowej zostały wznowione przez firmę „PALE FRANKI". Zmieniono tylko system stawiania pali, stosując obecnie wybieranie ziemi przy równoczesnem wciąganiu linami rury, podczas gdy poprzednio rura była wbijana zapomocą kafaru, co powodowało większe wstrząsy. Ilość pali będzie zwiększona z 196 do 220. Dziennie przy dwu zmianach, od 4 rano do 20-ej wieczór, stawia się sześć pali żelazobetonowych. Zakończenie tych robót przewiduje się około 1 listopada br.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA W PIERWSZEJ POŁOWIE WRZEŚNIA BR.

(Na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdz. Mleczarskich w Poznaniu).

Po krótkotrwałym zastoju na rynku angielskim pod koniec zeszłego miesiąca, nastąpiło w ciągu pierwszej połowy września rb. wzmocnienie sytuacji przy nieoczekiwanie silnej zwyżce cen masła, które według ceduły Towarowej Giełdy Londyńskiej z dnia 14. bm. notowano:

australijskie 110—114 w ub. roku 73—77 sh za cwt landed London

nowozelandzkie 110—116 w ubiegłym roku 71—80 sh za cwt landed London

duńskie 128 w ubiegłym roku 104—105 sh za cwt landed London

holenderskie 95—106 w ub. roku 66—76 sh za cwt landed London

estońskie 101 w ubiegłym roku 59—62 sh za cwt landed London

łotewskie 104—106 w ub. roku 59—64 sh za cwt landed London

litewskie 97—100 w ub. roku 59—64 sh za cwt landed London

syberyjskie 99—102 w ub. roku 62—64 sh za cwt landed London

polskie 94—96 w ubiegłym roku 56 sh za cwt. landed London.

Ogólna zwyżka cen w stosunku do okresu zeszłego tygodnia wahała się od 8—11 sh za masło kolonjalne, 8—10 sh za masło duńskie i holenderskie, 6—8 sh za masło innego pochodzenia w szczególności bałtyckiego, polskiego i rosyjskiego. Wzrost cen tłumaczy się z jednej strony zmniejszonemi dostawami, a z drugiej strony zwiększoną konsumcją, która w lipcu i sierpniu rb. wynosiła ponad 10 milj. kg masła tygodniowo. Skutkiem tego popytu nietylko bieżące dostawy znajdowały natychmiastowy zbyt, lecz również zapasy złożone w chłodniach angielskich raptownemu uległy zmniejszeniu, w sierpniu r. b. mniejwięcej o 120 tys. skrzyń. Stan rezerw masła w chłodniach wynosił pod koniec sierpnia r. b. 1.064.915 skrzyń, natomiast 1 września 1934 r. 1.787.646, a 2 września 1933 r. 1.100.336 skrzyń. Zanotowana na rynku angielskim zwyżka nie pozostała bez wpływu na ceny detaliczne, które z 1/— za lbs (454 gr) skoczyły na 1/2 d za masło duńskie, 1/1 d za masło angielskie i kolonjalne. Skutkiem tego uwaga klienteli zwróciła się w większej niż dotychczas mierze ku dostawom m. in. masła polskiego, które ze względu na niższą cenę rynkową oddawane jest w detalu po 1 sh za lbs i zyskuje na popularności. — W zastosowaniu do ogólnej sytuacji notowała Kopenhaga w dniu 12. bm. koron 230,— za 100 kg, wobec 178 względnie 208 koron w równych okresach 1934 i 1933 r.

Inne rynki — poza Czechosłowacją, która zgłasza zapotrzebowanie w drobniejszych ilościach — nie są chwilowo obsyłane przez polskie masło.

Rynek krajowy notował niejednolicie, w uzależnieniu od terenu.

ZWYŻKA CEN BEKONÓW NA RYNKU BRYTYJSKIM.

W ostatnim czasie zarówno w Londynie, jak i w Manchesterze giełdy podniosły nieco notowania cen na bekony niższych gatunków. Polepszenie sytuacji rynkowej zostało spowodowane zmniejszeniem dowozów duńskich.

Ceny niższych gatunków bekonu polskiego zwyżkowały o 1 szyling na centnarze. W dniu 6. bm. giełda londyńska notowała za centnar bekonu w szylingach: polski 73 do 76, duński — 80 do 83, holenderski — 76 do 80, estoński — 77 do 78, łotewski — 76 do 77, litewski — 74 do 78, szwedzki — 77 do 79 i rosyjski — 74.

Popyt na szynki bekonowe uległ zmniejszeniu, w związku z czem ceny zniżkowały. Za centnar polskich szynek w skrzyniach płacono od 94 do 100 szylingów. Sytuacja na rynku szynek w puszkach pozostała bez zmiany.

Ceny smalcu, podobnie jak i ceny bekonu, na skutek zmniejszonych dowozów, uległy pewnej zwyżce. Płacono za centnar w szylingach: polski — 70 do 71, litewski 67, argentyński — 70 do 71, brazylijski — 68, holenderski — 67 do 70, amerykański do 75.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK* s/s CAPELLA*	16. 9. 23. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	17. 9. 24. 9.
s/s IMATRA	23. 9.	**Kotka, Wiborg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	23. 9.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK* s/s CAPELLA*	16. 9. 23. 9.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	17. 9. 24. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS* (via Bremen)	23. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS	23. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.
		LITWA		
s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	18. 9. 2. 10.
s/s MARIEHOLM* (via Karlskrona)	24. 9. 8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* (via Stockholm)	24. 9. 8. 10.
s/s BARFROST	25. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
s/s MAGNUS	30. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	28. 9.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	29. 9.
s/s MARIEHOLM*	24. 9. 8. 10.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	24. 9. 8. 10.
STATEK	ok. 1. 10.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	STATEK	ok. 1. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	2. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	2. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	23. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	23. 9.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s CHORZÓW	17. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s CHORZÓW	17. 9.
s/s ALBERT	21. 9.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	21. 9.
s/s INDALSÄLFVEN	24. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s INDALSÄLFVEN	24. 9
		Bremen		
s/s SIRIUS*	23. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS*	23. 9.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s J. C. JACOBSEN*	18. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	19. 9.
	25. 9.	co tydzień		26. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	17. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	17. 9.
	1. 10.	co 2 tygodnie		1. 10.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty:** **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s AKERSHUS	19. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	19. 9.
s/s BRISK	23/24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	23/24. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim i inne**		
s/s JAEDEREN	24. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VESTA	23. 9.
s/s LUNA	8. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH*	23/25. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	26. 9.
s/s BALTONIA*	16/18. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA*	19. 9.
	30/2. 10.	co 2 tygodnie		3. 10.
		Hull		
s/s LWÓW*	16/18. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	19. 9.
s/s LUBLIN*	23/25. 9.	co tydzień	s/s LUBLIN*	26. 9.
		Manchester/Liverpool *(F. G. Reinhold, Ltd.)*		
s/s OLAF	21. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	21. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s MAJORCA	21. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s MAJORCA	21. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s HEBE	23. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HEBE	23. 9.
		Rotterdam		
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s PUCK	24. 9.	co tydzień	s/s PUCK	24. 9.
s/s PRIAMUS	23. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIAMUS	23. 9.
s/s JUNO	26. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	26. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
s/s WIBORG	16-20. 9.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	16-20. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s HEL	24. 9.	co tydzień	s/s HEL	24. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co tydzień	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	24. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA*	28. 9.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	30. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.
s/s MELILLA	12. 10.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	12. 10.
		Valencia — Barcelona		
s/s ALFA lub subst. (również z Sycylji)	23. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s NERMA	19. 9.
s/s BODIL	7. 10.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SICILIA	19. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s HIBERNIA	2. 10.	co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MARSALA	25. 9.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	24. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	24. 9.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s STATEK	ok. 1. 10.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	STATEK	ok. 10. 10.
		PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**		
m/s NORDLAND	19. 9.		m/s NORDLAND	19. 9.
s/s FREDENSBORG	3. 10.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s ROLAND	24. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
STATEK	20. 9.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK	20. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	8. 9.
—		co 3 tygodni	s/s SARMACJA	15. 10.

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni		Kraje i porty	Odjazdy z Gdyni	
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANYORK	26. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANSTATES	20. 9.
s/s ARGOSY	3. 10.	co tydzień	s/s SCANPENN	27. 9.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	ok. 10. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	15. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s LIMA	ok. 2. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA	26. 9.
s/s AURA	23. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s ATLANTA	21. 9.
		co 2 tygodnie	s/s AURA	18. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	27. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s KLIPPAREN	27. 9.
m/s KAAPAREN	21. 10.	co miesiąc	m/s KAAPAREN	21. 10.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s PERSEUS	22. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s PERSEUS	28. 9.
		co 3 tygodnie		
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
m/s TIRADENTES	20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	s/s SUMATRA	8. 9.
		co miesiąc	m/s FORMOZA	26. 10.
			m/s TIRADENTES	16. 11.
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TITANIA	20. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s VASAHOLM	18. 10.
m/s TOPEKA	24. 9.	co 10 dni na wejściu		
		co miesiąc na wyjściu		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 września:

m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ładowania, Pol.-Lev.
s/s SICILIA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji dla wyładowania, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio-norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s ANUBIS po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s BIFROST po węgiel, Bergenske.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.

20 września:

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Jorku, A. S. L.
m/s TITANIA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s KATOWICE ze złomem, PAM.
s/s EUGENIA S. EMBRINOS po węgiel, PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s FRIGG po węgiel, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s BRETLAND po węgiel, PAM.
m/s MARNA po węgiel, PAM.
m/s AARSTEN po węgiel, Progress.
s/s HASTING ze złomem, Rummel & Burton.
s/s SVERKER ze złomem, Rummel & Burton.

21 września:

m/s SAN FRANCISCO lin. z Płdn. Ameryki dla wyładowania, PAM.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s ATANTA lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.
s/s MAJORCA lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wylad. i ładowania, Prowe.
s/s KAUPO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s GERTRUD po węgiel, Reinhold.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.

22 września:

s/s PERSEUS lin. Dal. Wschodu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s HILMA BISSMARK ze złomem, PAM.

23 września:

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s AURA lin. z Płdn. Ameryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. (lub 25-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 25-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s VESTA lin. zach. norweskiej dla ładowania, Bergenske.
s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BRISK lin. wsch. norweskiej dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s EIKHAUG z towarami, Rummel & Burton.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s RHEINIAD po węgiel, PAM.
s/s NORNA po węgiel, Bergenske.
s/s HIULA ze złomem, Rummel & Burton.
m/s GEORG po węgiel, PAM.

24 września:

s/s PUŁASKI powraca z wycieczką ze Stockholmu, Gd. Amer. Lin. Żegl.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania, Bergenske.
m/s TOPEKA lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s ROLAND lin. lewantyńskiej dla ładowania. Pol.-Levant.
s/s BROHOLM lin. z portów Sycylji dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s SÖLVE po węgiel, Bergenske.

25 września:

s/s WARSZAWA lin. z Havru/Dover z towarami i po emigrantów, Polbrit.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s MARSALA lin. po ładunek do portów Sycylji i Hiszpanji, Bergenske.
m/s CRUX, tramp, po ładunek do Płdn. Ameryki, Bergenske.
m/s KRONPRINCESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Płdn. Ameryki, PAM.
s/s JACOBUS po drzewo, PAM.
s/s UTKLIPPAN z rudą, Behnke & Sieg.

26 września:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, A. S. L.
s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s BERENGAR po szyny, PAM.